



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 173]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 28, 2017/वैशाख 8, 1939

No. 173]

NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 28, 2017/VAISAKHA 8, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 3 अप्रैल, 2017

सं. टीएएमपी/15/2017-जेएनपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त न्हावा शेवा अंतरराष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. और गेटवे टर्मिनल इंडिया प्रा.लि. के संबंध में रेल और सड़क मार्ग से ढुलाई किये जाने वाले कंटेनरों की समान दरों के अनुमोदन के प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश द्वारा निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या. टीएएमपी/15/2017-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मार्च, 2017 के 29वें दिन पारित)

मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त न्हावा शेवा अंतरराष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. (एनएसआईसीटी) और गेटवे टर्मिनल इंडिया प्रा.लि. (जीटीआईपीएल) के संबंध में रेल और सड़क मार्ग से ढुलाई किये जाने वाले कंटेनरों की समान दरों के अनुमोदन से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी द्वारा अपने 13 फरवरी, 2017 के पत्र में उठाये गए मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं:

- (i). एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के संबंध में रेल और सड़क द्वारा कंटेनरों की दुलाई के लिए समान दरों के लिए एनएसआईसीटी और जीटीआई के सीईओ के साथ 12.01.2017 को एक बैठक आयोजित की गई थी।
- (ii). रेल और सड़क मार्ग के लिए “समान दरों” पर चर्चा के उद्घरण निम्नवत् हैं:-

“रेल और सड़क मार्ग द्वारा निकास के मामले में, प्राधिकरण ने जेएनपीटी के लिए 20' कंटेनर के लिए 844/- रु. और 40' कंटेनर के लिए 1266/- रु. की दर का अनुमोदन किया था। टर्मिनलों को 15.11.2016 और 16.12.2016 को इस अनुरोध के साथ पत्र जारी किये गए कि वे इसी प्रकार की समान दरें प्राप्त करने के लिए प्राधिकरण को सम्पर्क करें और जब तक उन्हें प्राधिकरण से दरें प्राप्त नहीं हो जातीं वे विधिवत प्रक्रिया द्वारा तदर्थ आधार पर जेएनपीटी की दरों का भी अनुपालन करें। इस अनुरोध को 06.12.2016; 14.12.2016; और 20.12.2016 की साप्ताहिक बैठकों में भी दोहराया गया। 03.01.2017 को आयोजित हुई बैठक में एपीएमटी ने कोई समाधान ढूंढने का आश्वासन दिया जो उन्हें मुकदमेबाजी में भी फंसा सकता है। तथापि, बाद में उन्होंने समान दरों का प्रस्ताव करने में अपनी अक्षमता व्यक्त की।

उपाध्यक्ष ने बताया कि रेल और सड़क मार्ग के लिए दरों की समानता की अपेक्षा नीतिआयोग और पोत परिवहन मंत्रालय के निदेशों के अनुपालन में है और इसलिए टर्मिनलों को अनुपालन के लिए बाध्य होना पड़ता है। एनएसआईसीटी के सीईओ ने बताया कि वे इस समय सड़क मार्ग द्वारा निकासी के लिए 20' कंटेनर के लिए 446/- रु. और 40' कंटेनर के लिए 1446/- रु. प्रभारित करते हैं। वह जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल के प्रस्तावित 844/- रु. की समान दर के लिए सहमत हैं। टर्मिनल जेएनपीटी के साथ खड़े होंगे यदि प्राधिकरण 844/- रु. की दर पर सह्यति देते हैं। एपीएमटी के सीईओ ने भी 844/- की दर पर सहमति जतायी बशर्ते जेएनपीटी की पहल पर प्राधिकरण सहमति दे देता है।”

- (iii). चूंकि 12 जनवरी, 2017 को आयोजित बैठक में सहमत हो गए, इसलिए एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल से समान दरों की अधिसूचना के लिए प्राधिकरण को प्रस्ताव किया गया।
- (iv). यह पुनः दोहराया जाता है कि नीति आयोग ने अपनी 9.8.2016 की बैठक के कार्यवृत्त में (जेएनपीटी द्वारा प्रति भेजी गई है) में मद संख्या 9 में निम्नलिखित निदेश दिया है:

“जेएनपीटी द्वारा वसूले जा रहे सड़क और रेल प्रहस्तन प्रभार समान किये जाने चाहिए और कि रेल द्वारा जा रहे कंटेनरों के लिए अतिरिक्त प्रभार नहीं लिए जाने चाहिए।”

2.2. उक्त स्थिति अंको देखते हुए और इस आधार पर कि रेल आवाजाही को प्रोत्साहित करने के पूरे लाभ तभी प्राप्त किये जा सकते हैं यदि सभी टर्मिनल इसे लागू करें। जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण को एनएसआईसीटी और जीटीआई के मामले में 844/- रु. की दर से सड़क और रेल प्रहस्तन को समान दर पर अधिसूचित करने का अनुरोध किया है और कि इसकी अधिसूचित करने का अनुरोध किया है और कि इसकी अधिसूचना यथाशीघ्र की जाए ताकि उस उद्देश्य को प्राप्त किया जा सके जिसके लिए इसे जेएनपीटी प्रचालित कंटेनर टर्मिनलों में कार्यान्वित किया गया है।

3.1. महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) किसी पत्तन न्यास के न्यासी मंडल को यह शक्ति प्रदान करती है कि वह धारा 42(1) में उल्लिखित किन्हीं सेवाओं के निष्पादन के लिए किसी व्यक्ति को प्राधिकृत कर सकता है। एमपीटी अधिनियम की धारा 42(4) यह बताती है कि ऐसा प्राधिकृत व्यक्ति इसके द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों से अधिक प्रभार नहीं ले सकता। उक्त उपबंधों के मद्देनजर एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल ने पूर्व में उनके द्वारा प्रदान/ली गई प्रस्तावित सेवाओं के (एमपीटी अधिनियम की धारा 48 द्वारा कवर) प्रभारों के लिए सीधे इस प्राधिकरण को संपर्क किया था। तथापि, एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेशों को संबंधित पक्षों द्वारा माननीय बम्बई उच्च न्यायालय में चुनौती दी गई है और वह अभी तक लंबित है। माननीय उच्च न्यायालय ने एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल के संबंध में प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश पर रोक भी लगा रखी है।

3.2. इसी पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी अब एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल की ओर से, रेल और सड़क द्वारा कंटेनरों की ढुलाई के लिए समान दरों के प्रस्ताव के साथ आया है।

4.1. जेएनपीटी में रेल और सड़क द्वारा ढुलाई की दर तब पत्तन द्वारा किये गए निवेदन के आधार पर 20' कंटेनर के लिए 844/- रु. और 40' कंटेनर के लिए 1266/- रु. पर समान की गई थी और कि समान दरें इस ढंग से नियत की गई थीं ताकि कुल आय यदि अलग-अलग दरें भी जारी रहें तो भी वहीं रहें। इसलिए प्रस्ताव की पावती देते समय, जेएनपीटी को हमारे 20 फरवरी, 2017 के पत्र के यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि गेटवे टर्मिनल इंडिया प्रा.लि. (जीटीआईपीएल) और न्हावा शेवा इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. (एनएसआईसीटीपीएल) पर दरों के समानीकरण में से कोई अतिरिक्त आय नहीं होगी।

4.2. तदनुसार, अपने 20 मार्च, 2017 के पत्र के द्वारा जेएनपीटी ने प्रत्युत्तर दिया। जेएनपीटी द्वारा अपने 20 मार्च 2017 के पत्र में उठाये गए मुख्य मुद्दे निम्नवत् हैं:-

(i). उनके वर्तमान दरमानों के अनुसार विभिन्न टर्मिनलों की समानीकृत दरें निम्नवत् सारणीबद्ध की गई हैं:-

(राशि रुपए में)

कंटेनर	जेएनपीसीटी	जीटीआई	एनएसआईसीटी	एनएसआईजीटी
20'	844	763.75	796.47	966.57
40'	1266	1145.63	1194.71	1449.86

वास्तविक स्थिति इस प्रकार है:

(ii). जैसा बताया गया है, संकल्पना यह है कि रेल का लक्षित अनुपात 25% है।

(iii). जैसा सारणी से देखा जा सकता है कि जीटीआई और एनएसआईसीटी आरंभ में फायदे में रहेंगे क्योंकि उनके मामले में वही परिकलन लागू करते हुए निकाली गई समान दर 844/- रु. से कम है। तथापि वास्तविक लाभ/हानि रेल कंटेनरों के वास्तविक अनुपात पर निर्भर करेगा।

(iv). जेएनपीटी ने समान दर नीति आयोग के निर्देशों को ध्यान में रखकर चाही है और कि दरें पत्तन के सभी टर्मिनलों पर एक समान होनी चाहिए। यह संकल्पना की गई है कि रेल का यह प्रस्ताव बाद में दिल्ली फ्रेट कारिडोर (डीएफसी) को शामिल करने से 30% तक बढ़ जायेगा। दरों के अक्सर संशोधन से बचने के लिए वर्तमान दरें 25% पर लक्षित की गई हैं। चूंकि एनएसआईजीटी के पास रेल अवसंरचना नहीं है और वह अन्य टर्मिनलों की अवसंरचना का प्रयोग कर रहा है, इसलिए यह प्रत्याशा की जाती है कि वह अन्य टर्मिनलों को उपयुक्त प्रभारों की प्रतिपूर्ति करेगा।

(v). अतः नीति आयोग में 9.8.2016 को आयोजित बैठक में मद संख्या 9 के अंतर्गत निर्देशों को ध्यान में रखते हुए जहां यह मुद्दा रखा गया था कि जेएनपीटी द्वारा रेल प्रहस्तन प्रभारों को समान बनाया जाना चाहिए ताकि रेल द्वारा ढुलाई किये जा रहे कंटेनरों के लिए कोई अतिरिक्त प्रभार न हो, यह अनुरोध किया जाता है कि प्रस्ताव का अनुमोदन और उसकी अधिसूचना यथा शीघ्र की जाए।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी के 13 फरवरी, 2017 के प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/बीओटी प्रचालकों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों/बीओटी प्रचालकों ने इस मामले की अंतिमता तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं।

6. एनएसआईसीटीपीएल, जीटीआईपीएल की दरों की तुलनात्मक स्थिति इस प्रकार है:-

विवरण	आकार	दर रु. में 2012 में यथा अनुमोदित	संशोधन पूर्व दर रु. में उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसार उगाही जा रही	प्रस्तावित दर रु. में
एनएसआईसीटीपीएल				
सड़क	20'	321.43	415.36	844.00
रेल	20'	1,044.64	1,349.92	844.00
जीटीआईपीएल				
सड़क	20'	236.70	424.80	844.00
रेल	20'	769.27	1,380.60	844.00

7. इस मामले में इस प्राधिकरण के कार्यालय में 22 मार्च, 2017 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन हुआ। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया। जेएनपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों द्वारा संयुक्त सुनवाई में अपने-अपने निवेदन रखे।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह व्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

9. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती हैं:-

(i). 4 मार्च, 2016 को माननीय प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में अवसंरचना समीक्षा बैठक की अनुवर्ती कार्यवाई के रूप में पत्तन परिस्थिति की व्यवस्था की दक्षता के बारे में चर्चा करने के लिए मुख्य कार्यकारी अधिकारी, नीति आयोग ने 9 अगस्त, 2016 को नीति आयोग, नई दिल्ली में बैठक का आयोजन किया जिसमें अन्य बातों के साथ पत्तन क्षेत्र से संबंधित मुद्दों पर भी चर्चा हुई। नीति आयोग द्वारा आयोजित बैठक में भाग लेने वालों की सूची में नीति आयोग केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क, रेलवे बोर्ड, कंनकार और एफआईओ के अन्य वरिष्ठ अधिकारियों के अतिरिक्त सचिव, पोत परिवहन; संयुक्त सचिव (पत्तन) और प्रबंध निदेशक, इंडियन पोर्ट एसोसिएशन; भी शामिल हैं। नीति आयोग की बैठक से उभर कर सामने आया मुख्य मुद्दा जेएनपीटी द्वारा वसूले जा रहे सड़क और रेल प्रहस्तन प्रभारों को समान बनाया जाना चाहिए ताकि रेल द्वारा ढुलाई किये जाने वाले कंटेनरों के लिए कोई अतिरिक्त प्रभार न लिया जा सके। इसी पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी ने बीओटी प्रचालकों नामतः एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनलों के लिए सड़क और रेल द्वारा कंटेनरों की ढुलाई के लिए दरों को समान करने का प्रस्ताव दायर किया है। प्रसंगवश, यह बताया जाता है कि प्राधिकरण ने जेएनपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर 4 जनवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2016-जेएनपीटी में पत्तन द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल के लिए 20' कंटेनर के लिए 844/- रु. और 40' कंटेनर के लिए 1266/- रु. की दरों का पहले ही अनुमोदन कर दिया है।

(ii). महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (4) के साथ पठित धारा 48 की शर्तों के अनुसार, बीओटी प्रचालकों का प्रशुल्क, संबंधित बीओटी प्रचालकों द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष दायर प्रस्ताव के आधार पर नियत किया गया था।

वर्तमान मामले में उक्त दोनों बीओटी प्रचालकों की ओर से जेएनपीटी ने प्रस्ताव दायर किया है क्योंकि बीओटी प्रचालकों द्वारा माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष दायर रिट याचिकाओं के मद्देनज़र इन प्रचालकों की इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव प्रस्तुत न करने की अपनी आपत्तियां हैं। एनएसआईसीटी ने अन्य चुनौतियों के साथ 14 फरवरी, 2012 के प्रशुल्क आदेश के विरुद्ध रिट याचिका संख्या 2012 की 2954 दायर की है और जीटीआईपीएल ने अन्य चुनौतियों के साथ 19 जनवरी 2012 के प्रशुल्क आदेश के विरुद्ध रिट याचिका संख्या 2012 की 1410 दायर की है। इस प्राधिकरण के साथ-साथ भारत सरकार दोनों इन रिट याचिकाओं को माननीय बम्बई उच्च न्यायालय में प्रतिवाद कर रहे हैं। माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष ये रिट याचिकाएं निर्णय के लिए लंबित हैं।

- (iii). एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल ने यद्यपि रेल और सड़क मार्ग से ढुलाई के लिए 20' कंटेनर के लिए 844/- रु. और 40' कंटेनर के लिए 1446/- रु. की समान दर के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दायर नहीं किया है परंतु वे कथित समान दरों के लिए जेएनपीटी की पहल पर इस शर्त पर सहमत थे कि कथित समान दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जायें, जैसा कि जेएनपीटी ने अपने 13 फरवरी, 2017 के प्रस्ताव में पुष्टि की है। यह नोट करने योग्य है कि प्रचालक इस शर्त पर समान दर निर्धारित करने पर सहमत हैं कि इससे माननीय बम्बई उच्च न्यायालय में उनके द्वारा दायर रिट याचिकाओं में उनके वाद पर कोई प्रतिकूल प्रभाव न पड़े जैसा कि 22 मार्च, 2017 की इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई में उभर कर सामने आया है। बीओटी प्रचालकों की ओर से जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित समान दरों पर बीओटी आपरेटरों की सहमति को देखते हुए यह प्राधिकरण जेएनपीटी प्रस्ताव को जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के संयुक्त प्रस्ताव के रूप में सुविचार करने को प्रवृत्त है।
- (iv). जैसा कि पहले बताया गया है, यह प्राधिकरण और भारत सरकार दोनों ही एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल द्वारा माननीय बम्बई उच्च न्यायालय में दायर रिट याचिकाओं का प्रतिवाद कर रहे हैं। जबकि बीओटी आपरेटरों द्वारा माननीय बम्बई उच्च न्यायालय में दायर रिट याचिकाओं में प्रचालकों द्वारा उठाये गए वाद पर समान दरों के निर्धारित का प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा, यह स्पष्ट किया जाता है कि समान दरों के निर्धारण से माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष दायर रिट याचिकाओं में इस प्राधिकरण और भारत सरकार द्वारा दिये गए प्रति शपथ पत्रों में अपनाए गए दृष्टिकोण पर भी कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा। इस मामले में पारित आदेश में ऐसा कुछ नहीं है जिसे इस प्राधिकरण अथवा भारत सरकार द्वारा बीओटी प्रचालकों द्वारा उनकी रिट याचिकाओं में उठाये गए तर्कों की स्वीकृति माना जाये।
- (v). यदि रेल और सड़क द्वारा कंटेनरों की ढुलाई की दरें समान हो जाती हैं, इससे प्रयोक्ताओं को रेल द्वारा कंटेनरों की ढुलाई में प्रोत्साहन मिलेगा। सूचित किया गया है कि रेल द्वारा ढुलाई घटती जा रही है। जेएनपीटी ने यह सूचित किया है कि सड़क द्वारा ढुलाई में अत्यधिक वृद्धि हुई है जिससे भीड़ की समस्या पैदा हो गई है। जैसा कि जेएनपीटी द्वारा ठीक ही उल्लेख किया गया है कि, सड़क मार्ग से ढुलाई पर्यावरणीय प्रदूषण के कारण स्वास्थ्यपरक नहीं है और ग्रामीण भी सड़क ढुलाई पर आपत्ति जताते हैं। इसलिए, यह प्राधिकरण सरकार और जेएनपीटी द्वारा कंटेनरों की रेल द्वारा ढुलाई को रेल ढुलाई की लागत को घटा कर प्रोत्साहित करने के कदमों का समर्थन करता है।
- (vi). 20' कंटेनरों की सड़क और रेल द्वारा ढुलाई की वर्ष 2012 में अनुमोदित दरों अथवा माननीय उच्च न्यायालय के निदेशों के अनुसार दोनों बीओटी प्रचालकों द्वारा उगाही जा रही दरों की तुलनात्मक स्थिति के अनुसार, जैसा पहले चर्चा की जा चुकी है, जीटीआईपीएल और एनएसआईसीटी अतिरिक्त राजस्व प्राप्त कर रहे हैं क्योंकि एनएसआईसीटीएल और जीटीआईपीएल दोनों के ही मामले में सड़क से ढुलाई किये जाने वाले 20' कंटेनरों की वर्तमान दरें 844/- रु. प्रति कंटेनर की समान दर से कम है। जेएनपीटी ने अपने टर्मिनल के लिए रेल और सड़क मार्ग के 20' कंटेनर के लिए 844/- रु. और 40' कंटेनर के लिए 1266/- रु. की समान दर निर्धारण के लिए दायर अपने पूर्व के प्रस्ताव में, सूचित किया है कि दरें

इस प्रकार रखी गई हैं कि यदि दरें अलग-अलग भी जारी रहती हैं तो कुल आय उतनी ही रहे। फिर भी, बीओटी प्रचालकों के मामले में, जेएनपीटी ने यह परिकलन नहीं किया है। जैसा कि जेएनपीटी द्वारा सही ही पाया गया है कि वास्तविक लाभ अथवा हानि रेल और सड़क से ढुलाई किये जाने वाले कंटेनरों पर निर्भर करेगी। इसके अतिरिक्त, लाभ अथवा हानि 20' कंटेनर और 40' कंटेनर के बीच अनुपात पर भी निर्भर करेगी। इस स्थिति को देखते हुए, ग्राह्य लागत के अतिरिक्त लाभ और प्रतिफल अथवा हानि का निर्धारित एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के समय किया जायेगा और इन दोनों प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण को शासित करने वाले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त रूप से शोधित किये जायेंगे,

- (vii). एनएसआईसीटी के विषय में 14 फरवरी, 2012 को परित प्रशुल्क आदेश और जीटीआईपीएल के विषय में 19 जनवरी, 2012 को पारित प्रशुल्क आदेश माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती अधीन हैं, जैसा पहले बताया गया है। दोनों ही प्रशुल्क आदेशों पर माननीय बम्बई उच्च न्यायालय द्वारा रोक लगा दी गई है। चूंकि मामला न्यायाधीन है, इसलिए समान दरें लागू करने के प्रशुल्क आदेशों का भाग बने दरमानों से छेड़-छाड़ करना उचित नहीं होगा। इसलिए, समान दरें, रोक लगे आदेशों से स्वतंत्र एकल दरों के रूप में रहेंगी और एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल को रोल और सड़क मार्ग से ढुलाई वाले कंटेनरों के लिए समान दरों प्रचलित करने के लिए अधिकृत किया जाए। एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल को एनसीआईसीटीपीएल के 14 फरवरी, 2012 और जीटीआईपीएल के 19 जनवरी, 2012 के आदेश में निर्धारित संबंधित प्रशुल्क मद्धों को सुरक्षित की सलाह दी जाती है और दोनों ही प्रचालकों द्वारा समान दरों के लिए दी गई सहमति को देखते हुए संबंधित पूर्व के प्रशुल्क आदेशों में निर्धारित संगत दरों की उगाही स्वेच्छा से करना रोक दें।

10.1. परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों के लिए और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर; बीओटी प्रचालकों के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रारूप अनुसूची के अभाव में जेएनपीटी द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित सूची के साथ एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल के लिए निम्नलिखित अनुसूची अलग से अनुमोदित की जाती है।

“क. न्हावा शेवा इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटीएल)

शिपिंग लाइन अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा एनएसआईसीटी से होकर गुजरने वाले कंटेनरबंद कार्गो और कंटेनरों को प्रदान की गई सेवाओं के लिए कंटेनरों के प्रहस्तन और ढुलाई के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभारों का भुगतान करना होगा:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपए में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट अथवा इसके विपरीत (आईसीडी कंटेनर केवल रेल)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा इसके विपरीत (सीधी सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	844.00	844.00	844.00	844.00

“ख. गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल)

शिपिंग लाइन अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा जीटीआईपीएल से होकर गुजरने वाले कंटेनर बंद कार्गो और कंटेनरों को प्रदान की गई सेवाओं के लिए कंटेनरों के प्रहस्तन और दुलाई के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभारों का भुगतान करना होगा:

सामान्य कंटेनर/ रीफर कंटेनर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपए में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
3	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट अथवा इसके विपरीत (आईसीडी कंटेनर केवल रेल)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा इसके विपरीत (सीधी सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	844.00	844.00	844.00	844.00

10.2. अनुमोदन दरें पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से प्रभावी होंगी।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./33/17]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd April, 2017

No. TAMP/15/2017-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust, seeking approval for equalizing rates for containers moving by rail and road in respect of Nhava Sheva International Container Terminal Pvt. Ltd. and Gateway Terminal India Pvt. Ltd. as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports **Case No. TAMP/15/2017- JNPT**

Jawaharlal Nehru Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachhar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 29th day of March 2017)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) seeking approval for equalizing rates for containers moving by rail and road in respect of Nhava Sheva International Container Terminal Pvt. Ltd. (NSICT) and Gateway Terminal India Pvt. Ltd. (GTIPL).

2.1. The main points made by JNPT in its letter dated 13 February 2017 are summarized below:

- (i). A meeting was convened with CEOs of NSICT and GTI on 12.01.2017 for equalizing rates for containers moving by rail and road in respect of NSICT and GTIPL.
- (ii). The extract of the discussion on “equal rates” for rail and road evacuation is given below:

“In the matter of equal rates for rail and road evacuation, TAMP had approved a rate of `844/- for 20’ container and `1266/- for 40’ container for JNPT. Letters had been issued to terminals on 15.11.2016 and 16.12.2016 requesting to approach TAMP to obtain similar equal rates and also to comply the rates of JNPT on adhoc basis complying the due procedure till they get rates from TAMP. The request has been repeated in the weekly meetings on 6.12.2016, 14.12.2016 and 20.12.2016. In the meeting held on 03.1.2017, APMT had assured to find a solution which may hold them in the litigations also. However, later they have expressed their inability to propose equal rates.

The Dy. Chairman stated that the requirement of equalization of rates for rail and road follows the direction from NITI Aayog and the Ministry of Shipping and therefore, terminals are bound to comply with. The CEO of NSICT stated that they are presently charging `446/- for 20’ container for handling by road evacuation and `1446/- for 40’ container. He is agreeable for common rate of `844/- proposed by JNPT for its own terminal. The terminal will align with JNPT in the event of TAMP concurs for a rate of `844/-. CEO of APMT has also concurred to have the rate of `844/- subject to concurrence from TAMP upon the initiative from JNPT.”

- (iii). As both CEOs have agreed in the meeting held on 12 January 2017, the proposal to TAMP for notification on equal rates at NSICT and GTIPL is filed.
- (iv). It is further reiterated that NITI Aayog in the minutes of its meeting held on 9.8.2016 (copy furnished by JNPT) had given the following direction under Item No. 9:

“Road and Rail handling charges realized by JNPT should be made equal that there are no extra charges for containers going by rail.”

2.2. In view of the above and on the ground that full benefit of encouraging rail movement can only be realized if all the terminals implement the same, JNPT has requested this Authority for equalization of road and rail handling charges @ `844/- in respect of NSICT and GTI and notification of the same at the earliest, so as to achieve the objective for which the same has been implemented in JNPT operated container terminal.

3.1. Section 42(3) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, empowers the Board of a Port Trust to authorise any person to perform any of the services mentioned in Section 42(1). Section 42(4) of the MPT Act states that such authorised person cannot charge or recover for services provided by them in excess of the rates prescribed by this Authority. In view of the above provisions, the NSICTPL and GTIPL have in the past, directly approached this Authority for fixation of charges (covered by Section 48 of the MPT Act) proposed to be rendered/ undertaken by them. However, the last tariff Orders in respect of NSICTPL and GTIPL separately have been challenged by the respective parties in the Hon’ble High Court of Bombay and they are still pending. The Hon’ble High Court has also granted stay in the tariff Order passed by TAMP in respect of NSICTPL and GTIPL.

3.2. It is, in this backdrop, the JNPT has now come up for equalising the rates for containers moving by rail and road, on behalf of NSICTPL and GTIPL.

4.1. The rate for movement by road and rail at JNPT was equalized at `844/- for 20’ container and `1266/- for a 40’ container, based on the submission made by the Port then that the equalized rates have been designed in such a manner so as to retain the total income even if the separate rates were continuing. Therefore, while acknowledging the proposal, the JNPT was requested vide our letter dated 21 February 2017 to confirm that there would not be any additional income arising out of the equalization of rates at the Gateway Terminal India Pvt. Ltd. (GTIPL) and Nhava Sheva International Container Terminal Pvt. Ltd. (NSICTPL).

4.2. Accordingly, the JNPT has responded vide its letter dated 20 March 2017. The main points made by JNPT in its letter dated 20 March 2017 are as follows:

- (i). The equalised rates for various Terminals as per their present SOR is tabulated below:

(Amount in ₹)

Container	JNPCT	GTI	NSICT	NSIGT
20'	844	763.75	796.47	966.57
40'	1266	1145.63	1194.71	1449.86

The factual position is as under:

- (ii). As stated, the assumption is that targeted proportion of Rail is 25%.
- (iii). As can be seen from the Table, that GTI & NSICT will gain initially only since the common rate arrived at by applying the same treatment in their case is lesser than `844. However, the exact gain/ loss will depend on actual proportion of Rail containers.
- (iv). JNPT has sought common rate, in view of direction of NITI Aayog and rates should be uniform in Port across all Terminals. It is assumed that this proposition of rail will increase subsequently to 30% with induction of Delhi Freight Corridor (DFC). The present rates are targetted at 25% in order to avoid frequent revision of rates. As NSIGT does not have rail infrastructure and is using the infrastructure of other terminals, it is expected that they will reimburse appropriate charges to other Terminals.
- (v). Hence, keeping in view the directions under Item No.9 of meeting held on 9.8.16 in Niti Aayog wherein it was brought out that road and rail handling charges realized by JNPT should be made equal so that there are no extra charges for containers moving by rail, it is requested that the proposal is approved and notified at the earliest.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the JNPT proposal dated 13 February 2017 was forwarded to the concerned users/ user organisations/ BOT operators for their comments. None of the users/ user organisations/ BOT operators have furnished their comments till finalisation of this case.

6. A comparative position of the rates at NSICTPL, GTIPL and the proposed rates is as follows:

Particulars	Size	Rate in ` as approved in 2012	Pre-revised Rate in ` being levied as per High Court direction	Proposed Rate in ₹
NSICTPL				
Road	20'	321.43	415.36	844.00
Rail	20'	1,044.64	1,349.92	844.00
GTIPL				
Road	20'	236.70	424.80	844.00
Rail	20'	769.27	1,380.60	844.00

7. A joint hearing in this case was held on 22 March 2017 at the Office of this Authority. At the joint hearing, the JNPT made a Power Point presentation of the proposal. The JNPT and the concerned users/ organization bodies have made their submissions at the joint hearing.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Chief Executive Officer, NITI Aayog took a meeting on 09 August 2016 at NITI Aayog, New Delhi to discuss Port Eco-System Efficiency as a follow up of the Infrastructure Review meeting presided by the Hon'ble Prime Minister on 4 March 2016 which, inter alia, discussed issues related to the port sector. The List of Participant in the meeting convened by NITI Aayog includes Secretary, Ministry of Shipping, Joint Secretary (Ports) and Managing Director, Indian Ports Association, apart from other Senior Officers of NITI Aayog, Central Board of Excise and Customs, Railway Board, CONCOR and FIEO. One of the main points of action emanated from the meeting of NITI Aayog is that Road and Rail handling charges realized by JNPT should be made equal so that there are no extra

charges for containers going by rail. In this backdrop, the JNPT has filed the proposal for equalization of rates for containers moving by road and rail for the container terminals operated by the BOT operator namely, NSICT and GTIPL. Incidentally, it is to state that this Authority has already approved rates of ` 844/- for 20' container and ` 1266/- for 40' container for the container terminal operated by the port vide Order no. TAMP/48/2016-JNPT dated 04 January 2017 based on a proposal filed by the JNPT at the relevant point of time.

- (ii). In terms of section 48 read with section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963, the tariff of the BOT operators are fixed based on the proposal filed by the respective BOT operator before this Authority. In the instant case, the proposal has been filed by the JNPT on behalf of the said two BOT operators since the BOT operators have reservations to file the proposal before this Authority in view of the Writ Petition filed by them before the Hon'ble High Court of Bombay. The NSICT has filed Writ petition No.2954 of 2012 challenging the tariff order dated 14th February 2012, among other challenges and the GTIPL has filed Writ petition lodging no.1410 of 2012 challenging the tariff order dated 19th January 2012, among other challenges. This Authority as well as the Union of India are contesting both the writ petitions in the Hon'ble High Court of Bombay. The writ petitions are pending before the Hon'ble High Court for judgment.
- (iii). The NSICT and GTIPL, though have not filed proposal for prescription of common rate of ` 844/- for 20' container and ` 1446 for 40' container for rail and road bound containers, they are agreeable for the said common rates upon the initiative from JNPT subject to approval of this Authority for the said common rates, as confirmed by JNPT in its proposal dated 13 February 2017. It is noteworthy that the operators are agreeable for prescription of common rates provided this does not jeopardise their standing in the Hon'ble High Court of Bombay with respect to the respective writ petitions filed by them, as it emerged from Joint Hearing held on 22 March 2017 on the case in reference. In view of the consent of the BOT operators to the common rates proposed by JNPT on behalf of the BOT operators, this Authority is inclined to consider the proposal of JNPT treating it as a joint proposal of the JNPT, NSICT and GTIPL.
- (iv). As brought out earlier, this Authority and the Union of India are contesting the writ petitions filed by the NSICT and GTIPL in the Hon'ble High Court of Bombay. While the prescription of common rates is not intended to jeopardise the stand taken by the BOT operators in writ petitions filed before the Hon'ble High Court of Bombay, it is made clear that prescription of common rate would also not jeopardise the stand taken by this Authority and Union of India in their Counter Affidavits to the writ petitions filed before the Hon'ble High Court of Bombay. Nothing stated in the Order passed in this case should be construed as admission either by this Authority or by Union of India to the contentions made by the BOT operators in their writ petitions.
- (v). If the rates for movement of containers by road and rail are made equal, it will incentivize the users to move the container through rail. Reportedly, the share of movement by rail is declining. JNPT has reported that there is an alarming increase of movement by road which adds to congestion. As rightly pointed out by JNPT, road movement is not healthy due to environmental pollution and objection of villages for road movement. Therefore, this Authority is readily willing to support the steps taken by the Government and JNPT for encouraging rail movement of containers by incentivising rail movement in terms of reduction in cost of rail movement.
- (vi). As per the comparative position of the rates prescribed for road bound and rail bound 20' containers either approved in the year 2012 or as being levied by the two BOT operators as per the direction of the Hon'ble High Court, as brought out earlier, the GTIPL and NSICT appear to gain additional revenue since the existing rate for 20' road bound container both in the case of NSICTL and GTIPL is lower than the common rate of ` 844/- per 20' container. The JNPT in its proposal filed earlier for fixation of common equalized rates for rail bound and road bound containers at ` 844/- for 20' container and ` 1266/- for 40' container for its terminal had reported that the rates have been designed in such a way so as to retain the total income even if the separate rates were continuing. However, in the case of the BOT operators, JNPT has not done that exercise. As rightly observed by the JNPT, exact gain or loss will depend on the proportion of rail bound and road bound containers. Further, the gain or loss will also depend on the proportion between 20' container and 40' container. In view of this position, the gain over and above the admissible cost and return or loss will be assessed at the time of general revision of the scale of rates of NSICT and GTIPL and treated appropriately as per the provisions of Tariff Guidelines of 2005 which governs the tariff fixation of these two operators.

- (vii). The tariff order dated 14 February 2012 passed in respect of NSICT and the tariff order dated 19 January 2012 passed in respect of GTIPL are under challenge before the Hon'ble High Court of Bombay, as stated earlier. Both the tariff orders have been stayed by the Hon'ble High Court of Bombay. Since the matter is sub judice, it will not be appropriate to tinker with the Scale of Rates forming part of the respective tariff orders to introduce the common rates. Therefore, the common rates shall remain as standalone rates independent of the stayed orders authorizing the NSICT and GTIPL to operate the common rates for rail bound and road bound containers. The NSICTPL and GTIPL are advised to freeze the relevant tariff items prescribed in the tariff order dated 14 February 2012 passed in respect of NSICT and the tariff order dated 19th January 2012 passed in respect of GTIPL and voluntarily refrain from levying the relevant rates prescribed in the respective previous tariff orders in view of the consent given by the both operators for common rates.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind; the following schedule is approved separately for NSICT and GTIPL, in tandem with the schedule approved for the container terminal operated by JNPT, in the absence of a draft schedule for the BOT operators not furnished by JNPT.

“A. Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICTL)

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels
or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the NSICT.

NORMAL CONTAINERS/ REEFER CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	844.00	844.00	844.00	844.00

“B. Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL)

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the GTIPL.

NORMAL CONTAINERS/ REEFER CONTAINERS:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
3	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	844.00	844.00	844.00	844.00
4	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	844.00	844.00	844.00	844.00

10.2. The rates approved will come in to force from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./33/17]